

CRONACA DELLA CITTÀ

I progetti Belotti per la Marina mercantile

Il primo disegno di legge

Abbiamo da Roma, 26, sera. Ecco il testo di due disegni di legge presentati dal ministro dell'Industria on. Belotti alla Marina mercantile:

Art. 1) Ai piroscafi da carico di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate in corso di costruzione nei cantieri nazionali al 30 giugno 1921 è corrisposto un compenso di lire 750 per tonnellata di stazza lorda e al 30 giugno 1922 un compenso aggiuntivo per insindacabile accertamento del Ministero d'Industria e Commercio un avanzamento compreso fra il 30 e 40 per cento in più della costruzione dell'intero piroscafo. Il compenso per ogni tonnellata di stazza lorda è aumentato di lire 15 per ogni unità percentuale di avanzamento superiore al 40 per cento. Per godere del compenso i piroscafi devono entrare in effettivo esercizio fra il 1° luglio 1921 e il 31 dicembre 1923.

Art. 2) Il compenso previsto dall'art. 1 è corrisposto in 48 rate mensili eguali con decorrenza dal 1° gennaio dell'entrata dei singoli piroscafi in effettivo esercizio.

Art. 3) I piroscafi previsti dall'art. 1 sono esenti da qualsiasi requisizione civile o militare e di trasporto obbligatorio per la durata di quattro anni dalla data del rilascio dell'atto della nazionalità definitiva o provvisoria. Sono esenti altresì per i primi cinque anni di esercizio effettivo dall'imposta di ricchezza mobile e quelli costruiti nei cantieri della Venezia Adriatica dall'imposta sull'industria.

Art. 4) Per essere ammessi ai benefici previsti dagli art. 1 e 3 i piroscafi: a) devono appartenere per la durata del beneficio medesimo a cittadini italiani e a società costituite in Italia delle quali il presidente e i membri del consiglio di amministrazione e i direttori siano cittadini italiani o a persone fisiche che abbiano acquistato o acquistato la cittadinanza italiana ai sensi del decreto 30 dicembre 1920 o a persone giuridiche delle quali sia stato o sarà riconosciuto il carattere italiano ai sensi del decreto medesimo; b) devono avere ottenuto l'iscrizione alla prima classe del Registro italiano che deve essere non inferiore a cinque anni dalla data del rilascio del certificato a norma dell'art. 5 della legge 13 luglio 1911. Il ministro dell'Industria e Commercio nell'interesse del regolare e continuo impiego della mano d'opera e dell'equa distribuzione di questa, eserciterà la opportuna sorveglianza sull'esecuzione dei lavori di costruzione dei piroscafi previsti dall'art. 1. Qualora i lavori medesimi fossero condotti in modo da non corrispondere ai fini sopracitati il ministro per l'Industria e Commercio potrà dichiarare il costruttore decaduto in tutto o in parte dal compenso previsto dall'art. 1 o dalle esenzioni previste dall'art. 3.

Art. 5) Per il compimento della costruzione dei piroscafi previsti dall'art. 1, è ammesso lo scambio di cantiere a cantiere dei materiali occorrenti sia per lo scafo sia per l'apparato motore e per i macchinari ausiliari. E' in facoltà del ministro dell'Industria e Commercio disporre che il materiale che risulterà eccedente in qualche cantiere sia ceduto all'unico scopo di prevenire la disoccupazione ad altro cantiere che ne abbia bisogno. Il prezzo di tale materiale non sarà stabilito dalla commissione arbitrale ai sensi dell'art. 8.

Art. 6) In applicazione del disposto dell'art. 2 capoverso II. I decreti 18 agosto 1918 e 30 marzo 1919 relativi agli ammortamenti straordinari per nuovi impianti si intendono come tali i cantieri che siano stati costruiti e per i quali siano stati eseguiti ampliamenti organici fra il 23 agosto 1918 e il 31 ottobre 1920 ed in questo caso l'ammortamento straordinario da computarsi ai termini delle disposizioni di cui è stabilito in misura non superiore al 66 per cento del costo della costruzione e dell'ampliamento eseguito nel detto periodo di tempo. A tale titolo sarà corrisposta una quota pari a lire 60 per ogni tonnellata di stazza lorda per i piroscafi da carico di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate costruiti nei cantieri sopraindicati ed entrati in esercizio effettivo nella Marina mercantile dal 16 aprile 1919 al 30 giugno 1921.

Art. 7) Il ministro dell'Industria e Commercio ha facoltà su domanda degli armatori o proprietari di consentire che il noleggio stabilito ai sensi dell'art. 1 del decreto 18 agosto 1918 modificato dal decreto 30 marzo 1919 e già in corso il 30 giugno 1921 cessi anche prima del compimento del biennio corrispondente alla scadenza del rateo prestabilito la residua parte della somma da ammortare oltre gli interessi scarsi e la metà della quota di utili industriali calcolata. Il pagamento potrà essere fatto in buoni del Tesoro.

Art. 8) Tutte le controversie che sorgessero nell'applicazione del presente decreto saranno decise dalla commissione arbitrale istituita con decreto 16 giugno 1918.

Art. 9) Per provvedere al pagamento dei compensi previsti dall'art. 1 sarà stanziata nel bilancio del Ministero dell'Industria e Commercio una somma non eccedente le lire 125 milioni. Qualora per corrispondere al detto compenso si dovesse superare la somma come sopra stanziata il compenso stesso sarà proporzionalmente ridotto. La determinazione della misura dei compensi dovrà essere fatta entro tre mesi dalla data della pubblicazione della presente legge.

Per l'ammortamento straordinario dei nuovi impianti previsti dall'art. 6 sarà stanziata nel bilancio del Ministero per l'Industria e Commercio una somma non superiore a 25 milioni. Qualora per corrispondere la quota di ammortamento ai sensi dell'art. 6 si dovesse superare la somma come sopra stanziata, la quota sarà proporzionalmente ridotta.

Art. 1) Per provvedere alla costruzione per conto dello Stato di altrettanti piroscafi da destinarsi all'esercizio delle linee sovvenzionate sarà stanziata nel Ministero per l'Industria e Commercio la somma di 200 milioni da erogarsi in quattro esercizi a cominciare da quello 1921-1922.

Art. 2) Lo Stato potrà acquistare per destinare all'esercizio delle linee sovvenzionate i piroscafi da carico di stazza lorda superiore a 500 tonnellate in corso di costruzione nei cantieri nazionali al 30 giugno 1921 i quali per dichiarazione dei proprietari possono essere convenientemente trasformati in misti.

Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge i proprietari di piroscafi da carico in costruzione che ne ritengono possibile e conveniente la trasformazione in piroscafi misti, faranno pervenire al Ministero dell'Industria e Commercio le relative dichiarazioni. Nel mese successivo il Ministero determinerà i piroscafi da acquistare e addiverrà alla stipulazione dei

relativi contratti anche a trattativa privata.

Art. 3) Per la costruzione dei piroscafi previsti dalla presente legge è ammesso lo scambio di cantiere a cantiere dei materiali occorrenti sia per lo scafo sia per l'apparato motore e per i macchinari ausiliari. E' in facoltà del Ministero d'Industria e Commercio di disporre che il materiale che risulterà eccedente in qualche cantiere sia ceduto all'unico scopo di prevenire la disoccupazione ad altro cantiere che ne abbia bisogno. Il prezzo di tale materiale non sarà stabilito dalla commissione arbitrale istituita con decreto 16 giugno 1918.

Non si può dire che i progetti di legge soprariferiti corrispondano alle esigenze dell'industria armatoriale, quali esse sono state prospettate dagli interessati.

Si ritiene infatti anzitutto che il compenso per i cargo-boat, variabile da un minimo di lire 750 per tonnellata stazza lorda ai vapori da poco iniziati ad un massimo di lire 1600 per quelli più avanzati, sia soverchiamente esiguo. Poiché un piroscafo costa attualmente lire 2000 per tonnellata d. n., mentre il compenso dello Stato arriva a sole 500 lire per tonnellata d. n., la maggior parte dei piroscafi non iniziati e non ancora molto progrediti nella costruzione verranno abbandonati.

Il Governo intendeva incoraggiare la trasformazione dei piroscafi da carico in misti, invece il nuovo progetto non fa più parola dei misti se non per quanto riguarda lo stanziamento di 200 milioni per l'acquisto di piroscafi per le linee sovvenzionate. Quindi nessuno più sarà indotto a costruire per proprio conto piroscafi misti e chi ne avesse avuta tale idea vi rinuncerà e costruirà dei cargo-boat.

L'onere complessivo per lo Stato è stato in effetto ridotto e fortemente rispetto a quello che indicava il progetto Alessio e che era già stato giudicato insufficiente. Infatti le proposte ammontano a 150 più 200 uguali a 350 milioni, ma di questi 200 sono il corrispettivo per gli acquisti, non un compenso di costruzioni. Si osserva ancora che mentre la commissione parlamentare aveva chiesto che le nuove proposte fossero intonate soprattutto ad evitare la disoccupazione, pare che le nuove proposte siano invece destinate ad aggravarla. Infatti vengono assegnati compensi assolutamente insufficienti ai piroscafi arretrati in cui c'è ancora molta mano d'opera da spendere, col pericolo che gli stessi vengano fermati; riserva invece premi assai più rilevanti ai piroscafi quasi finiti. Se si pensa che, come comunicato ufficialmente, vi sono già 5 o 6 piroscafi prossimi alla ultimazione, questi da soli assorbiranno subito 50 o 55 milioni dei 125 complessivamente assegnati ai piroscafi da carico.

Dal punto di vista della Venezia Giulia il progetto è non solo insufficiente, ma anche ingiusto. I cantieri della Venezia Giulia hanno svolto regolarmente un programma di lavoro per dar corso a costruzioni entro i limiti del decreto De Nava. Quindi oggi non possono avere grande numero di piroscafi molto avanzati nella costruzione. Quasi la totalità delle nuove costruzioni per le quali i nostri cantieri hanno acquistato materiali per centinaia di milioni non possono certo oggi essere al 30 per cento di avanzamento, limite minimo ora stabilito per fruire dei benefici della legge.

Non arriviamo a comprendere, considerando i progetti da un punto di vista strettamente oggettivo, senza ricorrere a supposizioni extralegali, da quali criteri sia partito il Ministero per addividuare una siffatta soluzione che colpisce proprio i cantieri che i nostri, attivi e produttivi. Bisognerebbe del resto anche ricercare con quali criteri ed in base a quale piano siano state condotte dagli armatori locali le trattative col Ministero. Ma tutto ciò non potrebbe avere che un valore retrospettivo. Quello che oggi invece importa, finché c'è tempo, è che una necessaria revisione dei due progetti salvi con l'attività dei nostri cantieri il cospice massimo di produttività e di benessere della Venezia Giulia.

Una riunione dei nostri deputati e senatori

Abbiamo da Roma, 26, sera: In vista delle ripercussioni che i progetti Belotti per la Marina mercantile possono avere per la disoccupazione dei cantieri, domani sera si riuniranno a Montecitorio tutti i deputati e senatori giuliani presenti a Roma.

Il senatore Mosconi rimane

Abbiamo da Roma, 26, notte: Un'agenzia locale aveva divulgato la notizia che il sen. Mosconi sarebbe tra breve costituito da altra persona nella carica di Commissario Generale Civile. Da fonte ineccepibile risulta al contrario che tale notizia è assolutamente infondata, tanto è vero che appena costituito il nuovo Gabinetto, al senatore Mosconi, il quale metteva a disposizione il posto occupato, il Presidente del Consiglio telegrafava assicurandolo della completa fiducia in lui riposta dal Governo, per le benemerite acquistate in due anni di reggimento nella Venezia Giulia, dove lo pregava di rimanere. Tale fiducia venne poi confermata al Commissario Generale Civile da una recente visita di quest'ultimo a Roma e poté concordare coi vari membri del Gabinetto un vasto programma politico-economico da attuare nella nostra provincia.

Anche il comm. Crispo-Moneda non sarà allontanato dalla carica. Anzi tra pochi giorni, esaurita la missione a Treviso, farà ritorno a Trieste per riprendere l'ufficio provvisoriamente abbandonato.

Tutti i legionari fiumani iscritti al Fascio Triestino di Combattimento sono invitati a

tegoricamente ad intervenire questa sera alle ore nove in Sala Dante per urgentissime comunicazioni. Chi non interverrà senza giustificazione verrà radiato. Il direttore provvisorio.

Nozze. La gentile signorina Fanny Vivante diede la mano di sposa all'ing. Pietro Garavito.

Alla giovane e simpatica coppia le nostre migliori felicitazioni.

Per i bimbi poveri e bisognosi di cure marine

Tra i bimbi non abbienti e bisognosi di cure lunghe in sanatori e ospedali ci sono quelli cui un Ente qualsiasi (Comune, Provincia, Commissioni per gli orfani della guerra, ecc. ecc.) è chiamato a provvedere e provvede. Ma ce n'è pure degli altri — e sono questi i più miseri — che, o per non definite questioni di cittadinanza e pertinenza o per ragioni d'altra indole, non possono appellarsi ad alcuno di diritto, perché si prenda a cuore i loro bisogni e la loro salute, quando è mancata o perita.

La Croce Rossa, che porge la mano a tutti i bisognosi, senza far distinzione alcuna, cerca di provvedere appunto a questi diseredati ma le sue forze sono, purtroppo, inferiori alle richieste di soccorso. La Croce Rossa giovanile americana, una società di bimbi, mandando anche qui, da noi, un notevole contributo, perché dei fanciulli malati e poveri siano mantenuti fino a guarigione compiuta nell'Ospizio di Valdostra. Ma nemmeno questo basta.

Ora, corrispondendo all'appello della Direzione dell'Ospizio Marino di Valdostra, la signorina Lloyd Triestino offrì, bordo del "Hecaton", un pranzo che riuscì improntato alla massima cordialità e simpatia.

La viscontessa ha proseguito per Venezia, da dove raggiungerà Londra fra qualche giorno.

Per la collaborazione del commercio triestino alla Fiera campionaria

La Fiera campionaria dell'anno passato è stata caratterizzata dalla mancata partecipazione dei grandi commercianti e dei piccoli dettaglianti triestini. Tale astensione venne più tardi giustificata dai rappresentanti delle varie branche del commercio triestino. Nella seduta costitutiva per l'erezione della seconda Fiera campionaria essi mossero alcune critiche al comitato esecutivo il quale nell'intento di promuovere una larga partecipazione di espositori esteri e nazionali non aveva preveduto il danno che sarebbe derivato indirettamente al commercio locale con la vendita a spicciolo di cantiere che la Fiera aveva ed ha ancora poche disponibilità, essendo sovvenzionata da alcune società di navigazione, banche e qualche privato. Tutti enti disinteressati nel raccogliere i benefici materiali dell'impresa, ma tutti patriotticamente concordi nella volontà di aiutare il rifiorimento del commercio triestino, il quale dovrebbe valere, per la tutela dei suoi stessi interessi, l'opportunità di una sincera e valida collaborazione alla Fiera del prossimo settembre.

La discussione, abbastanza ricca di suggerimenti, per quanto talora importunata da digressioni critiche, si protrasse per quasi due ore nelle quali ebbero campo di portare il loro competente giudizio il signor Cobelli, che fece l'apologia della Fiera, illustrando la necessità politiche ed economiche, nazionali e regionali; il signor Mohovich, rappresentante dei negozianti al dettaglio, i quali — finora avversari alla Fiera per i danni che ebbero a sopportare col commercio illegale dei campioni lavorati esercitato da ditte straniere — sono ben disposti di collaborare all'impresa per le garanzie di tutela avute dal comitato esecutivo. In fine volle portare un giudizio sereno e conclusivo il dott. Giorgio Mann, il quale rilevando come questo nuovo e promettente istituto economico debba necessariamente patirne delle imperfezioni della giovinezza e della crescita. La propaganda di quest'anno — sulla quale l'architetto Pulitzer riferì i modi efficaci di organizzazione di diffusione — concorrerà a rendere all'estero assai largamente noto il nome di Trieste e la sua funzione commerciale. Il punto capitale della questione — secondo l'oratore — risiede nel disinteresse del grande commercio triestino dalla Fiera. Tale disinteresse sembra essere di carattere transitorio, giacché la Fiera, nella sua evoluzione, dovrà necessariamente ripulirsi dalle categorie di commercianti e industrie che la Fiera, traendo vigore da tali concorsi s'impadronisce. Oggi necessita che la Fiera triestina faccia posto al grande commercio dei legami, carbone, caffè, vini, frutta secca, ecc.

Dopo suggerimenti formulati da altri oratori, il relatore, comm. Segre, propose la istituzione di una commissione mista, che accolga i rappresentanti competenti del piccolo e grande commercio triestino e cerchi, in collaborazione alla commissione interna di propaganda già in funzione, di escogitare i mezzi migliori per gli interessi dell'emporio locale traggendo dalla Fiera i migliori vantaggi. Il comitato esecutivo della Fiera inizierà oggi le pratiche per l'elezione della suddetta commissione.

La valorizzazione di Trieste come centro di transito

La crisi acuta che stiamo attraversando, anziché agire da deprimente sulle attività commerciali, deve essere stimolante a riallacciare nuove relazioni con l'entroterra. La fiera ha questa vitale ed essenziale funzione: di valorizzare Trieste come centro di transito e come centro di produzione, e pertanto ogni sforzo inteso a dare nuovo splendore alla Fiera deve essere anche interpretato come sforzo di valorizzazione dell'estero, della volontà creativa del commercio e dell'industria nostra dopo la redenzione.

Le buone argomentazioni del prof. Braidotti vennero approfondite e sussidiate da altre ragioni esposte dal comm. Guido Segre, che fungeva da relatore. L'oratore chiarì e delimitò i termini della discussione a cui sono invitati a partecipare i commercianti locali, facendo presente all'assemblea che non vi è da dilungarsi in esami se la Fiera sia o no da farsi, riesca o no utile. La Fiera si farà — proseguì il comm. Segre — perché è necessaria a ravvivare il commercio triestino; perché è il cuore dell'impresa. La nostra azienda locale non può che essere un'azienda che riesca a migliorare la prima e più degna dei fini a cui è chiamata, richiede anche la più estesa e illuminata collaborazione del piccolo e grande commercio triestino.

Durante la prima Fiera si disse che i campioni dell'entroterra, smerciati al dettaglio, avevano danneggiato il commercio locale. L'oratore convenne sulla giustezza delle critiche o dichiara che alla nuova Fiera sarà severamente proibita la vendita illegale. Una commissione di commercianti triestini, appositamente nominata, valuterà attentamente. Per ora è necessario promuovere tutti i mezzi onde facilitare e interessare l'intervento del commercio locale alla Fiera. Il comm. Segre espone con la consueta chiarezza e praticità di vedute l'opportunità di riservare qualche changar ed eventualmente un palazzo per la vendita delle grosse partite di merci. Le ditte che non possono direttamente partecipare potranno venir rappresentate; le ditte espositrici potranno ripartirsi le spese dello stesso changar.

Molte difficoltà sono state superate. Quest'anno la Fiera avrà una superba mostra della industria automobilistica e anche l'industria della gomma sarà rappresentata. Il comitato, con assidua opera di propaganda, assistito dagli enti commerciali più adatti e da uno stuolo di agenti, conferenzieri e piazzisti, sta svolgendo azioni persuasive presso le più potenti industrie italiane, invitandole ad onorare Trieste con la loro partecipazione.

Aperta la discussione, il presidente concede di parlare all'on. Fano, il quale raccomandò, tra varie cose, che la mano d'opera alla Fiera venga affidata alle forze nazionali. Dice inoltre l'oratore che Trieste non è la città dei privilegi e prezzi più alti del Regno. E' vero il contrario. Egli ebbe occasione di sperimentare le oscillazioni di prezzo tra le grandi città italiane. Vorrebbe inoltre che le merci esposte fossero raggruppate regolarmente. Conclude con la raccomandazione che nell'assemblea del personale per i lavori, o la concessione dei lavori stessi, sia data preferenza ai nostri ex combattenti.

Vechi sistemi e nuovi orientamenti

Sullo stesso concetto si dilunga il sig. Benvenuti, che muove alcune critiche ai sistemi praticati durante la prima Fiera: errore nella assegnazione dei posti, poca con-

L'inaugurazione del mercato di Piazza Venezia

Sabato 30 corr., da parte del Municipio, verrà inaugurato il mercato di piazza Venezia, e con ciò sarà portato a compimento un desiderio espresso replicatamente da quella parte della città che risentiva la mancanza di un mercato.

Tutti coloro i quali hanno ottenuto il posto di vendita, sono invitati a presentarsi giovedì 28 corr. alle 16 nell'Ufficio municipale di Polizia annonaria, piazza Vecchia 1, per il sorteggio dei posti e ricevere le relative istruzioni per l'occupazione dei medesimi, avvertendo che in difetto di comparire, il sorteggio sarà fatto d'Ufficio.

La viscontessa Lady Allenby di passaggio per Trieste. Fra i 250 passeggeri che lunedì scorso l'"Hecaton" trasportò a Trieste da Alessandria d'Egitto, vi era la viscontessa Lady Allenby, consorte dell'Alto Commissario per l'Egitto.

All'ospite illustre, che fu oltremodo entusiasta e soddisfatta per l'ottimo viaggio compiuto, il Lloyd Triestino offrì, bordo del "Hecaton", un pranzo che riuscì improntato alla massima cordialità e simpatia.

La viscontessa ha proseguito per Venezia, da dove raggiungerà Londra fra qualche giorno.

La valorizzazione di Trieste come centro di transito

La crisi acuta che stiamo attraversando, anziché agire da deprimente sulle attività commerciali, deve essere stimolante a riallacciare nuove relazioni con l'entroterra. La fiera ha questa vitale ed essenziale funzione: di valorizzare Trieste come centro di transito e come centro di produzione, e pertanto ogni sforzo inteso a dare nuovo splendore alla Fiera deve essere anche interpretato come sforzo di valorizzazione dell'estero, della volontà creativa del commercio e dell'industria nostra dopo la redenzione.

Le buone argomentazioni del prof. Braidotti vennero approfondite e sussidiate da altre ragioni esposte dal comm. Guido Segre, che fungeva da relatore. L'oratore chiarì e delimitò i termini della discussione a cui sono invitati a partecipare i commercianti locali, facendo presente all'assemblea che non vi è da dilungarsi in esami se la Fiera sia o no da farsi, riesca o no utile. La Fiera si farà — proseguì il comm. Segre — perché è necessaria a ravvivare il commercio triestino; perché è il cuore dell'impresa. La nostra azienda locale non può che essere un'azienda che riesca a migliorare la prima e più degna dei fini a cui è chiamata, richiede anche la più estesa e illuminata collaborazione del piccolo e grande commercio triestino.

Durante la prima Fiera si disse che i campioni dell'entroterra, smerciati al dettaglio, avevano danneggiato il commercio locale. L'oratore convenne sulla giustezza delle critiche o dichiara che alla nuova Fiera sarà severamente proibita la vendita illegale. Una commissione di commercianti triestini, appositamente nominata, valuterà attentamente. Per ora è necessario promuovere tutti i mezzi onde facilitare e interessare l'intervento del commercio locale alla Fiera. Il comm. Segre espone con la consueta chiarezza e praticità di vedute l'opportunità di riservare qualche changar ed eventualmente un palazzo per la vendita delle grosse partite di merci. Le ditte che non possono direttamente partecipare potranno venir rappresentate; le ditte espositrici potranno ripartirsi le spese dello stesso changar.

Molte difficoltà sono state superate. Quest'anno la Fiera avrà una superba mostra della industria automobilistica e anche l'industria della gomma sarà rappresentata. Il comitato, con assidua opera di propaganda, assistito dagli enti commerciali più adatti e da uno stuolo di agenti, conferenzieri e piazzisti, sta svolgendo azioni persuasive presso le più potenti industrie italiane, invitandole ad onorare Trieste con la loro partecipazione.

Aperta la discussione, il presidente concede di parlare all'on. Fano, il quale raccomandò, tra varie cose, che la mano d'opera alla Fiera venga affidata alle forze nazionali. Dice inoltre l'oratore che Trieste non è la città dei privilegi e prezzi più alti del Regno. E' vero il contrario. Egli ebbe occasione di sperimentare le oscillazioni di prezzo tra le grandi città italiane. Vorrebbe inoltre che le merci esposte fossero raggruppate regolarmente. Conclude con la raccomandazione che nell'assemblea del personale per i lavori, o la concessione dei lavori stessi, sia data preferenza ai nostri ex combattenti.

Vechi sistemi e nuovi orientamenti

Sullo stesso concetto si dilunga il sig. Benvenuti, che muove alcune critiche ai sistemi praticati durante la prima Fiera: errore nella assegnazione dei posti, poca con-

La valorizzazione di Trieste come centro di transito

La crisi acuta che stiamo attraversando, anziché agire da deprimente sulle attività commerciali, deve essere stimolante a riallacciare nuove relazioni con l'entroterra. La fiera ha questa vitale ed essenziale funzione: di valorizzare Trieste come centro di transito e come centro di produzione, e pertanto ogni sforzo inteso a dare nuovo splendore alla Fiera deve essere anche interpretato come sforzo di valorizzazione dell'estero, della volontà creativa del commercio e dell'industria nostra dopo la redenzione.

Le buone argomentazioni del prof. Braidotti vennero approfondite e sussidiate da altre ragioni esposte dal comm. Guido Segre, che fungeva da relatore. L'oratore chiarì e delimitò i termini della discussione a cui sono invitati a partecipare i commercianti locali, facendo presente all'assemblea che non vi è da dilungarsi in esami se la Fiera sia o no da farsi, riesca o no utile. La Fiera si farà — proseguì il comm. Segre — perché è necessaria a ravvivare il commercio triestino; perché è il cuore dell'impresa. La nostra azienda locale non può che essere un'azienda che riesca a migliorare la prima e più degna dei fini a cui è chiamata, richiede anche la più estesa e illuminata collaborazione del piccolo e grande commercio triestino.

Durante la prima Fiera si disse che i campioni dell'entroterra, smerciati al dettaglio, avevano danneggiato il commercio locale. L'oratore convenne sulla giustezza delle critiche o dichiara che alla nuova Fiera sarà severamente proibita la vendita illegale. Una commissione di commercianti triestini, appositamente nominata, valuterà attentamente. Per ora è necessario promuovere tutti i mezzi onde facilitare e interessare l'intervento del commercio locale alla Fiera. Il comm. Segre espone con la consueta chiarezza e praticità di vedute l'opportunità di riservare qualche changar ed eventualmente un palazzo per la vendita delle grosse partite di merci. Le ditte che non possono direttamente partecipare potranno venir rappresentate; le ditte espositrici potranno ripartirsi le spese dello stesso changar.

Molte difficoltà sono state superate. Quest'anno la Fiera avrà una superba mostra della industria automobilistica e anche l'industria della gomma sarà rappresentata. Il comitato, con assidua opera di propaganda, assistito dagli enti commerciali più adatti e da uno stuolo di agenti, conferenzieri e piazzisti, sta svolgendo azioni persuasive presso le più potenti industrie italiane, invitandole ad onorare Trieste con la loro partecipazione.

Aperta la discussione, il presidente concede di parlare all'on. Fano, il quale raccomandò, tra varie cose, che la mano d'opera alla Fiera venga affidata alle forze nazionali. Dice inoltre l'oratore che Trieste non è la città dei privilegi e prezzi più alti del Regno. E' vero il contrario. Egli ebbe occasione di sperimentare le oscillazioni di prezzo tra le grandi città italiane. Vorrebbe inoltre che le merci esposte fossero raggruppate regolarmente. Conclude con la raccomandazione che nell'assemblea del personale per i lavori, o la concessione dei lavori stessi, sia data preferenza ai nostri ex combattenti.

Vechi sistemi e nuovi orientamenti

Sullo stesso concetto si dilunga il sig. Benvenuti, che muove alcune critiche ai sistemi praticati durante la prima Fiera: errore nella assegnazione dei posti, poca con-

La valorizzazione di Trieste come centro di transito

La crisi acuta che stiamo attraversando, anziché agire da deprimente sulle attività commerciali, deve essere stimolante a riallacciare nuove relazioni con l'entroterra. La fiera ha questa vitale ed essenziale funzione: di valorizzare Trieste come centro di transito e come centro di produzione, e pertanto ogni sforzo inteso a dare nuovo splendore alla Fiera deve essere anche interpretato come sforzo di valorizzazione dell'estero, della volontà creativa del commercio e dell'industria nostra dopo la redenzione.

Le buone argomentazioni del prof. Braidotti vennero approfondite e sussidiate da altre ragioni esposte dal comm. Guido Segre, che fungeva da relatore. L'oratore chiarì e delimitò i termini della discussione a cui sono invitati a partecipare i commercianti locali, facendo presente all'assemblea che non vi è da dilungarsi in esami se la Fiera sia o no da farsi, riesca o no utile. La Fiera si farà — proseguì il comm. Segre — perché è necessaria a ravvivare il commercio triestino; perché è il cuore dell'impresa. La nostra azienda locale non può che essere un'azienda che riesca a migliorare la prima e più degna dei fini a cui è chiamata, richiede anche la più estesa e illuminata collaborazione del piccolo e grande commercio triestino.

La fine dello sciopero dei lavoratori della marina

Per oggi la ripresa totale o parziale del lavoro

Dopo oltre un mese di sciopero, siamo, pare, alla soluzione definitiva della vertenza. Il comizio di ieri si è iniziato alle 18. Ha parlato il sig. Cavarocchi, che, come si sa, si occupa della vertenza quale segretario della C. d. I., dopo la decisione presa l'altro ieri dal Consiglio delle leghe. Il sig. Cavarocchi porta il saluto del sig. Montan, il cameriere bastonato l'altra sera da un gruppo di giovani in Piazza Unità. Prosegue poi, espone il tema del colloquio avuto con il cav. Cimadori, che lo invitò personalmente.

Il sig. Cimadori — dice — si mostrò ben disposto a pronto a venire ad una soluzione conciliatoria. Furono discussi fra i due rappresentanti i vari punti su cui converge la vertenza e naturalmente il comma più scabroso, quello della globalità. Ad ogni modo il sig. Cimadori si mostrò disposto a portare alcune discussioni dei proprietari, ma che forma suggerita dal sig. Cavarocchi, e cioè che nei locali di III e IV ordine si mantenesse la globale, mentre in quelli di I e II si applicasse una distinta con due caselle: nella prima il prezzo della consumazione, nella seconda il prezzo più la percentuale spettante al cameriere. Per l'Ufficio di collocamento rimane quanto prospettato nel primo colloquio, e cioè — soggiunge il sig. Cavarocchi — perché la nostra forza non può andare contro l'autorità.

Per la riassunzione del personale si formerebbe una commissione arbitrale allo scopo di non dar luogo a rappresaglie ed anche perché proprietari e dipendenti, messi più in vista durante il movimento, non avessero a trovarsi a disagio.

Venendo a discutere sul personale interno — continua l'oratore — i proprietari sembrano disposti a concedere quel tanto che basti a toglierlo dall'attuale stato di disagio. Infine, come si è visto, il comitato dei proprietari che firmarono una dichiarazione distribuita dalla C. d. I., nella quale accettano il contratto del 1920 a scanso di boicottaggio del locale stesso.

Si augura di poter comunicare nel comizio di oggi, alle 11, non solo la ripresa del lavoro in quei locali che avranno firmato la dichiarazione, ma anche, e sopra, ma in tutti, per l'accordo che si spera di raggiungere.

Il sig. Viganò chiude il comizio dicendo che sebbene ogni semplice milite, vuole tuttavia far presente di non illudersi troppo, tanto più ch'egli è contrario alla ripresa parziale del lavoro. Ad ogni modo raccomanda a quelli che eventualmente dovessero rimanere in sciopero, di non trarre la loro causa, ma di rimanere fermi al loro posto.

Come si disse, oggi comizio, alle 11. Stamani verrà distribuito agli operai dei cantieri un manifesto così concepito:

Lavoratori!
Voi siete eletti delle ragioni che indussero i lavoratori d'albergo e mensa ad ingaggiare

Le sorprese di una notte di mistero

Una signora derubata di circa mezzo milione

La signora Margherita ved. Zaban e vedova Littmann, abitante in via Commerciale n. 42, constatò ieri mattina, dormendo, che la sua derubata di tutti i suoi gioielli e di 2800 lire che teneva in un portafoglio. Il danno complessivo ascendeva ad oltre 400 mila lire.

Un audacissimo ladro era penetrato nell'abitazione con chiavi false, rovistando dappertutto. La signora avendo dei sospetti su un individuo da lei conosciuto, si alzò e vide un albero, si recò senz'altro a correre di questi, ma seppa che, dopo avere pagato alcuni debiti, il tizio s'era allontanato per ignoti lidi nella mattinata stessa.

E siccome non le restavano più tracce da seguire, nel pomeriggio, alle 13, si recò senz'altro a denunciare il furto alla Questura, che pose in moto i suoi migliori agenti, nella speranza di rintracciare l'individuo.

Abbiamo interrogato la signora Zaban e lei si trovava assolutamente disorientata. «Essere stata derubata di tutti i miei gioielli e di 2800 lire che tenevo in un portafoglio. Il danno complessivo ascendeva ad oltre 400 mila lire».

Da quel momento l'ingegnere cominciò le sue assidue presso la signora Zaban e presso i parenti di lei. All'albergo, all'ora dei pasti, sedevano allo stesso tavolo.

Sabato sera l'ingegnere accompagnò fino dinanzi al portone la sua casa la Zaban. Domenica si presentò a fare una visita in casa e uscì dopo alcune ore.

Una notte di mistero

Nella stessa giornata si ritrovano nell'albergo e si ritrovano cordialmente. Lunedì sera l'ingegnere non fu veduto. Il giorno si allontanò alle 2 di notte e venne accompagnata dai proprietari dell'albergo fino a casa. Giunti dinanzi al portone di casa sua, i proprietari le chiesero se desiderava essere accompagnata per le scale fino alla sua abitazione. La Zaban ringraziò ma non volle essere accompagnata. Entrata nell'abitazione, chiuse a chiave il portone e salì le scale. Da questo momento però ella dice che non ricorda più altro. Sa soltanto di aver indossato la camicia da notte.

Quando, iernatina, si levò alle 7.30, andò per vestirsi e prendere una sigaretta, che usava tenere entro una borsetta di stoffa nera. Avvistata alla «dolletta», ove soleva riporre, non ve la trovò. Era a terra. Si vestì, aprì l'armadio ove teneva il suo portafoglio con 2800 lire e s'accorse che era sparito. Inquietata, andò in un altro armadio posto nel guardaroba, ove si trovava la cassetta contenente tutti i suoi gioielli, del valore di oltre 400.000 lire, e purtroppo anche questi erano scomparsi. Qualcosa, durante la notte, era entrato ed aveva rubato quasi tutto il suo avere.

In preda ad un'emozione violentissima, si diè a girare per l'abitazione, ove risiede sola. Cercò il cappello, un cappello finissimo con fiori, che ogni sera usava riporre su di una statuetta, e lo trovò su di un divano, coperto da un piumino. Soltanto metteva alla porta una catena di sicurezza, prima di coricarsi. Andò a vedere: la catena era pendente, la porta non era chiusa a chiave. Come pazzza, la signora uscì e si recò all'albergo a raccontare l'accaduto.

Chi è l'ingegnere?

I suoi sospetti, come s'immagina, caddero sul famoso ingegnere. Andò alla Questura e riferì tutto al cav. Adorni, capo della squadra mobile, che iniziò le ricerche per arrestare il tizio. Però durante tutta la giornata di ieri il sospettato non si fece più vedere.

La signora dice che l'ingegnere, quando fu a farle visita, le aveva offerto della sigaretta, che l'avevano stordita. Egli le aveva

la strenua lotta, che ormai da ben 22 giorni sostengono eroicamente e con ammirevole spirito di sacrificio e di solidarietà.

Anche riandare alle origini del conflitto crediamo più utile denunciare al vostro sguardo la giudiziose opera provocatrice della C. d. I., la quale, faccenda del movimento padronale, che faccenda del movimento della categoria d'albergo e mensa d'albergo, inferì un colpo decisivo contro l'organismo proletario di Trieste. I signori industriali

